Reichsgesetzblatt

Teil II

1925	Ausgegeben zu Berlin, den 9. April 1925	Nr. 16

Inhalt: Schiffahrts-Polizeiordnung für den kanalisierten Main. S. 123. — Verordnung, betreffend Ergänzung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. S. 137. — Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre. S. 137. — Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle. S. 137. — Bekanntmachung, betreffend die Ratifikation des Zusatzvertrags vom 12. Juli 1924 zu dem deutsch-österreichischen Wirtschaftsabkommen vom 1. September 1920. S. 138.

Schiffahrts-Polizeiordnung für den kanalisierten Main. Vom 3. April 1925.

Auf Grund des § 11 des Staatsvertrags, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzbl. 1921 S. 962 ff.), sowie auf Grund der §§ 350, 351 des Preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 (Gesetzsamml. S. 53), des § 136 Abs. 1 des Preußischen Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juni 1883 (Gesetzsamml. S. 195), der Artikel 29 Abs. 1 und 206 Abs. 1 des Wassergesetzes für das Königreich Bayern vom 23. März 1907 (GVBl. S. 157), des § 148 des Polizeistrafgesetzbuchs für Baden vom 25. Juli 1923 (Bad. Ges.- u. Verord.-Bl. S. 216), des Artikel 54 Abs. 1 des Hessischen Gesetzes, das Dammbauwesen und das Wasserrecht in den Gebieten des Rhein, Main, Neckar und des schiffbaren Teiles der Lahn betreffend, vom 14. Juni 1887 (Regier.-Bl. S. 105) sowie des Artikel III der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 44) wird folgende Schiffahrts-Polizeiordnung für den kanalisierten Main erlassen:

I. Allgemeine Vorschriften

Verpflichtungen der Schiffs- und Floßführer usw. im allgemeinen

§ 1

1. Die Führer von Schiffen jeder Art, von Flößen und von Fähren, die Besitzer von Landebrücken, Badeanstalten, Bootshäusern oder sonstigen an oder auf dem Main befindlichen Anlagen sind verpflichtet, auch soweit im nachstehenden besondere Vorschriften nicht gegeben sind, ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

2. Für jedes Schiff oder Floß ist ein sachkundiger Führer zu bestellen, der während der Reise stets auf dem Schiffe oder Floße anwesend sein muß. Bei Verhinderung des Führers ist ein geeigneter Stellvertreter zu bestellen.

3. Auf jedem Schiffe oder Floße muß die zur Bedienung erforderliche oder vorgeschriebene sachkundige Mannschaft während der Fahrt anwesend sein.

4. Auf jedem Schiffe muß während der Fahrt stets eine zur Ruderführung befähigte, mindestens 17 Jahre alte Person sich am Ruder befinden.

Auf Schiffe ohne eigene Triebkraft unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit findet diese Altersvorschrift keine Anwendung.

Schiffsattest, Belastung und zulässige Einsenkung der Schiffe

§ 2

1. Bevor ein Schiff von 15 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit seine erste Fahrt auf dem kanalisierten Main antritt, hat der Eigentümer oder Führer eine auf Grund sachverständiger Untersuchung zu erteilende Bescheinigung der zuständigen Behörde über Tauglichkeit, genügende Ausrüstung, Mindestbemannung und größte zulässige Einsenkung (Schiffsattest) zu erwirken.

Diese Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Ausbesserung des Schiffes, als welche insbesondere die Erneuerung von Innhölzern oder Rippen angesehen wird, zu wiederholen.

Die Wasserstraßenverwaltung kann, wenn sie es für angemessen erachtet, eine Schiffsuntersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Ergebnis jeder späteren Untersuchung ist in das Schiffsattest einzutragen.

Das Schiffsattest ist während der Fahrt stets an Bord zu führen. Für die Rheinschiffahrt ausgestellte Schiffsatteste gelten auch für die Schiffahrt auf dem Main.

2. Ein Schiff darf nie über die zulässige Einsenkung belastet werden. Zur Bezeichnung der größten zulässigen Einsenkung dienen die Unterkanten von Platten (Klammern), die nach den Angaben des Schiffsattestes anzubringen und von den Schiffsführern durch helle Farbe auf dunklem oder durch dunkle Farbe auf hellem Grunde kenntlich zu erhalten sind.

3. Die Unterkante der die größte zulässige Einsenkung bezeichnenden Platten (Klammern) darf mittschiffs nicht höher liegen als die Oberkante des Wasserganges (Gangbord).

4. Über der Unterkante der Platten (Klammern) muß ein Freibord von mindestens 0,30 Meter vorhanden sein; bei Schiffen mit festem Tennebaum darf dieser in das Freibord eingerechnet werden. Im übrigen sind bezüglich des Freibordes die Angaben des Schiffattestes maßgebend.

5. Alle Schiffe von 1,50 Meter und mehr Tiefgang müssen am Steuerbord (rechts), und zwar am Hinter-

steven oder in dessen Nähe mit einem deutlich lesbaren unter Aufsicht der Schiffsuntersuchungsbehörden anzubringenden Tiefgangspegel mit einer Maßeinteilung von 0,10 Meter Abstand versehen sein. Der Nullpunkt des Tiefgangspegels ist in die Höhe des tiefsten Punktes des Schiffbodens oder bei Schraubenschiffen der etwa tiefer liegenden Schraube oder des unter diesen liegenden Bügels zu legen.

6. Bei Schiffen ohne festes Deck unter 50, nicht aber unter 15 Tonnen Tragfähigkeit genügt ein Freibord von 0,30 Meter vorder- und hinterschiffs und 0,15 Meter mittschiffs. Doch muß das Schiff in diesem Falle Aufsatzbretter von mindestens 0,30 Meter Höhe und 0,025 Meter Stärke besitzen; ferner müssen die Aufsatzbretter in Abständen von 1,00 Meter mit einer eisernen Klammer befestigt und sorgfältig gedichtet sein.

7. Bei Fahrzeugen unter 15 Tonnen Tragfähigkeit wird die Linie der größten zulässigen Einsenkung entweder durch die in Ziffer 2 erwähnten Platten (Klammern) oder auf den beiden Längsseiten des Fahrzeugs durch einen 0,04 Meter breiten und 0,30 Meter langen weißen Strich bezeichnet. Der Besitzer und der Schiffsführer haben für Instandhaltung dieser Bezeichnung Sorge zu tragen.

Über der Unterkante der Platte (Klammer) oder des Striches muß bis zur Bordoberkante ein Freibord von mindestens 0,30 Meter gelassen werden; hat jedoch das Fahrzeug Aufsatzbretter von der in Ziffer 6 bezeichneten Beschaffenheit, so genügt ein Freibord von 0,10 Meter.

Auf Nachen, Beiboote und andere kleine Fahrzeuge finden diese Bestimmungen keine Anwendung. Die für den gewerbsmäßigen Nachenverkehr auf dem Main erlassenen besonderen polizeilichen Vorschriften werden nicht berührt.

Ausrüstung und Bemannung der Schiffe

§ 3

1. Schiffe jeder Art müssen dergestalt eingerichtet, ausgerüstet und bemannt sein, daß Gefährdungen der Sicherheit der darauf befindlichen Personen und Störungen des öffentlichen Verkehrs vermieden werden.

2. Für die Einrichtung, Art und Zahl der Ausrüstungsgegenstände und der Bemannung von Schiffen von 15 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit sind die Feststellungen und Angaben im Schiffsattest maßgebend.

3. An allen Schiffen von 15 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit muß der Name und Heimatsort, bei mehreren Schiffen gleichen Namens desselben Besitzers außerdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten in heller Farbe auf dunklem oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde in deutlich erkennbaren lateinischen Buchstaben von mindestens 0,15 Meter Höhe angebracht sein.

Alle mit eigener Triebkraft fahrenden Schiffe und alle Lastfahrzeuge unter 15 Tonnen Tragfähigkeit müssen mit dem Namen oder der Firma des Besitzers sowie mit dem Namen seines Wohnorts oder Geschäftssitzes und jedes von mehreren solchen Schiffen desselben Besitzers außerdem mit einer besonderen Nummer bezeichnet sein. Diese Bezeichnung muß an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten des Schiffes mit weißen Buchstaben und arabischen Ziffern von mindestens 0,10 Meter Höhe auf schwarzem Grunde angebracht sein.

Andere Aufschriften, welche die Deutlichkeit dieser Bezeichnungen beeinträchtigen, sind untersagt.

Für Nachen, Beiboote und andere kleine Fahrzeuge gilt § 2 Ziffer 7 Abs. 3 entsprechend.

4. Soweit nach dieser Polizeiordnung zur Zeichengebung Flaggen und Laternen zu verwenden und nicht besondere Bestimmungen hinsichtlich der Größe der Flaggen und der Lichtstärken der Laternen getroffen sind, gilt folgendes:

Die Flaggen müsse eine Höhe von mindestens 1,00 Meter, eine Breite (Länge) von mindestens 1,50 Meter haben, ihre Farben dürfen weder verblaßt noch verschmutzt sein. Die Laternen müssen ein helleuchtendes Licht verbreiten.

5. Hinsichtlich der Beschaffenheit, der Ausrüstung und des Betriebs der Schiffsdampfkessel und der für sie mitzuführenden Urkunden sind die am Heimatsorte des Dampfschiffs geltenden Vorschriften maßgebend.

In Ermangelung solcher Vorschriften ist folgendes zu beachten:

Die Beschaffenheit, Ausrüstung und Wartung der Dampfkessel muß den der Sicherheit wegen zu stellenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere muß die zulässige höchste Dampfspannung obrigkeitlich festgesetzt und jeder Dampfkessel mit mindestens zwei Sicherheitsventilen versehen sein, die jederzeit gelüftet werden können und deren eines eine solche Stellung hat, daß die vorgeschriebene Belastung vom Decke aus mit Leichtigkeit geprüft werden kann. Die Sicherheitsventile dürfen höchstens so belastet werden, daß sie bei Eintritt der für den Kessel festgesetzten Dampfspannung den Dampf entweichen lassen.

Ferner müssen an jedem Dampfkessel zwei zuverlässige Dampfdruckmesser mit Bezeichnung der festgesetzten höchstzulässigen Dampfspannung durch eine deutliche Marke angebracht sein, von denen der eine im Gesichtskreise des Kesselwärters, der andere auf Deck an einer für die Beobachtung bequemen Stelle sich befindet. Sind auf einem Dampfschiffe mehrere Kessel vorhanden, deren Dampfräume miteinander in Verbindung stehen, so genügt es, wenn außer den an den einzelnen Kesseln befindlichen Dampfdruckmessern auf dem Decke ein Dampfdruckmesser angebracht ist.

Jeder Schiffsdampfkessel muß außerdem folgende Ausrüstung haben:

a) zwei Speiseventile, die bei Abstellung der Speisevorrichtung durch den Druck des Kesselwassers geschlossen werden,

b) mindestens zwei zuverlässige, von einander unabhängige Vorrichtungen zur Speisung, wovon jede für sich imstande ist, dem Kessel während der Fahrt die erforderliche Wassermenge zuzuführen und wovon eine auch beim Stillstand der Schiffsmaschine arbeiten kann. Mehrere zu einem Betriebe vereinigte Schiffskessel werden als ein Kessel angesehen,

c) mindestens drei Vorrichtungen zur Erkennung des Wasserstandes, von denen wenigstens zwei Wasserstandsgläser sein müssen,

d) Marken des festgesetzten niedersten Wasserstandes an den Wasserstandsgläsern und an der Kesselwandung.

Die mit der Bedienung der Kessel und Maschinen betrauten Personen müssen die erforderliche Sachkunde besitzen.

Größte zulässige Fahrgastzahl bei Personendampfschiffen

§ 4

1. Die zur Personenbeförderung bestimmten Dampfschiffe (vergleiche auch § 25) dürfen erst in Betrieb genommen werden, nachdem die größte zulässige Zahl von Fahrgästen nach den bestehenden Vorschriften amtlich festgestellt worden ist.

2. Die Angabe der amtlich festgestellten größten zulässigen Fahrgastzahl ist an geeigneten, beim Betreten des Schiffes auffallenden Stellen mit deutlichen Buchstaben und Ziffern von mindestens 0,10 Meter Höhe stets erkennbar in heller Farbe auf dunklem oder in dunkler Farbe auf hellem Grunde anzuschreiben.

3. Wird das Schiff einer Nachuntersuchung unterworfen und ergibt sich die Notwendigkeit, die Feststellung der größten zulässigen Fahrgastzahl einer Prüfung zu unterziehen, so hat der Schiffseigner oder Schiffsführer den Anordnungen der Behörde Folge zu leisten und gegebenenfalls auch für die Änderung der Aufschriften (Ziffer 2) Sorge zu tragen.

4. Die Aufnahme von Fahrgästen über die festgesetzte größte Zahl hinaus ist verboten. Kleine Kinder, die von Erwachsenen auf dem Arm getragen werden, also keinen besonderen Platz einnehmen, gelten nicht als Fahrgäste. Die Schiffsführer und Fahrgäste sind verpflichtet, den Anordnungen der Hafen- und Schiffahrtspolizeibeamten zur Vermeidung einer Überfüllung oder einer einseitigen Überlastung des Schiffes nachzukommen.

5. Bei Überschreitung der festgesetzten größten Fahrgastzahl oder bei Eintritt einer Gefahr haben die vom Schiffsführer hierzu aufgeforderten Fahrgästen das Schiff zu verlassen. Auch haben die Fahrgäste den Anordnungen des Schiffsführers zur Verhütung einer einseitigen Überlastung des Schiffes Folge zu leisten.

Vorschriften für die Fahrt im allgemeinen

§ 5

1. Die Schiffsführer sind verpflichtet, sich über die Wasserstandsverhältnisse in den von ihnen zu durchfahrenden Haltungen selbst Kenntnis zu verschaffen.

Zu diesem Zwecke sind bei den Schleusen sowohl im Oberwasser als auch im Unterwasser Merktafeln angebracht, woran zu beobachten ist, ob der Normalstau oder wieviel Unter- oder Überstau vorhanden ist.

2. Ein Schiff oder Floß darf von seiner Abfahrtstelle aus oder auf seiner Fahrt nicht in den Steuerweg eines anderen im Fahren begriffenen Schiffes oder Floßes hineinfahren und es in seinem Laufe stören.

3. Schiffe jeder Art, die bei der Querfahrt über den Strom den Steuerweg eines Dampfschiffs mit oder ohne Anhang kreuzen, müssen von einem zu Berg fahrenden Dampfschiffe mindestens 50 Meter und von einem zu Tal fahrenden Dampfschiffe mindestens 150 Meter von dessen Bug entfernt bleiben.

4. In scharfen Strombiegungen müssen, solange bis vom Steuer aus auf ausreichende Entfernung in die offene Strecke hineingesehen werden kann, die zu Tal fahrenden Dampfschiffe die Fahrgeschwindigkeit möglichst vermindern.

5. Auf Strecken, wo Schiffe an Landebrücken oder am Ufer liegen oder im Aus- oder Einladen begriffen sind, sowie vor Hafenmündungen ist von den Führern herannahender, vorüberfahrender oder aufdrehender Dampfschiffe mit oder ohne Anhang die Fahrgeschwindigkeit rechtzeitig so weit zu vermindern, daß Beschädigungen der dort liegenden Schiffe vermieden werden.

Die dort vorüberfahrenden oder aufdrehenden Dampfschiffe mit oder ohne Anhang dürfen nicht mit größerer Kraft fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung und zu ihrer Fortbewegung notwendig ist.

Das gleiche gilt beim Vorbeifahren:

a) an den zur Ausführung von Strombauarbeiten, Peilungen oder Messungen im Strome liegenden Schiffen, sofern auf ihnen bei Tag eine rot und weiße Flagge, bei Nacht eine Laterne mit rotem Lichte beigesetzt ist;

b) an stilliegenden Flößen, sofern auf ihnen bei Annäherung eines Dampfschiffs ein Zeichen gegeben ist, bei Tag durch Beisetzen einer roten Flagge, bei Nacht durch Beisetzen einer Laterne mit rotem Lichte.

Liegen Schiffe oder Flöße so gedeckt, daß sie von den herankommenden Dampfschiffen aus nicht gesehen werden können, so tritt für diese die Verpflichtung zum Fahren mit verminderter Kraft nur dann ein, wenn hierzu bei Tag durch Beisetzen einer weithin sichtbaren roten Flagge, bei Nacht durch Beisetzen einer Laterne mit rotem Lichte aufgefordert ist.

6. Mehr als zwei Schiffe dürfen nicht nebeneinander gekuppelt fahren, wenn dadurch eine Breite von 10 Meter überschritten wird. Schiffe und Flöße dürfen nicht zusammen geschleppt werden.

7. Das Quertreiben und Kreuzen der Schiffe auf dem Strome ist untersagt.

8. Für Nachen, Beiboote und andere kleine Fahrzeuge gilt § 2 Ziffer 7 Abs. 3 entsprechend.

Die in dieser Polizeiordnung für die Schleppzüge gegebenen Vorschriften gelten, soweit nicht etwas Besonderes bestimmt ist, auch für die geschleppten Flöße.

9. Die Schiffs- und Floßführer sind verpflichtet, auf denjenigen mittels Tonnen, Baken oder anderen Schiffahrtszeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen erkennbar gemachten Stromstrecken, auf denen besondere Vorsicht erforderlich ist, den Anweisungen und Befehlen der zuständigen Behörden und Beamten in bezug auf das Durchfahren dieser Stromstrecken Folge zu leisten.

Die Wahrschauer haben die Annäherung der zu Tal gehenden Schiffe und Flöße durch Aufziehen von Flaggen den zu Berg fahrenden Schiffen anzukündigen:

a) wenn ein einzelnes Schiff zu Tal kommt, durch Aufziehen einer roten Flagge,

b) wenn ein Schleppzug zu Tal kommt, durch Aufziehen einer weißen Flagge,

c) wenn ein Floß antreibt, durch Aufziehen einer roten und einer weißen Flagge.

Die vorgenannten Zeichen werden nur in der Zeit von einer Stunde vor Sonnenaufgang bis zu einer Stunde nach Sonnenuntergang gegeben.

Ebenso haben die Schiffs- und Floßführer den Anweisungen der zuständigen Behörden oder Beamten für das Durchfahren solcher nicht besonders erkennbar gemachten Stromstrecken Folge zu leisten, die sich an eine ober- oder unterhalb befindliche, der vorstehenden Bestimmung unterliegende Stromstrecke anschließen.

10. Die Schiffs- und Floßführer haben den durch öffentliche Bekanntmachung oder durch Aufstellen von Wahrschauen kundgegebenen Anordnungen der zuständigen Behörden und Beamten der Strom- und Schiffahrtspolizei Folge zu leisten, wodurch:

a) auf den in Ziffer 9 bezeichneten Stromstrecken die Fahrt bei Nacht oder mit zu tief gehenden Schiffen untersagt,

b) auf Stromstrecken, in denen militärische Übungen oder öffentliche Veranstaltungen stattfinden, Bauten oder Messungen ausgeführt werden, der Schiffs- und Floßverkehr zeitweilig beschränkt oder untersagt wird.

11. Es ist verboten, die im Strome oder am Ufer befindlichen Schiffahrtszeichen (Bojen, Schwimmer, Baken usw.) zum Anlegen und Fortbewegen von Schiffen oder von Flößen zu benutzen, zu beschädigen, zu verschleppen oder sonst für ihre Zweckbestimmung untauglich zu machen.

12. Die Schiffsführer sind verpflichtet, den zuständigen Aufsichtsbeamten auf Verlangen das sofortige Anbordkommen auf ihr in Fahrt befindliches Schiff zum Zwecke der Vornahme von Aufsichtshandlungen durch geeignete Maßnahmen zu erleichtern. Dies hat zu geschehen, wenn auf dem Schiffe des Aufsichtsbeamten bei Tage eine Flagge gezeigt wird, welche aus dreieckigen schwarz-weiß-roten Feldern besteht, und bei Nacht am Steuerbord eine nach vorn sichtbare Laterne mit rotem Lichte hin und her geschwenkt wird.

Ferner sind die Führer von Dampfschiffen verpflichtet, während der Ausübung ihres Gewerbes die Kesselpapiere mit sich zu führen und den Aufsichtsbeamten zur Einsicht vorzulegen. Auch haben sie den von den Aufsichtsbeamten bei der Prüfung der Sicherheitsventile ergehenden Anordnungen Folge zu leisten.

13. Die Anker müssen beim Aufholen so hoch gehoben werden, daß ihre Unterkante nicht unter den Kiel oder den Boden des Schiffes reicht.

14. Zur Verständigung zwischen dem Führer des Schleppers und den Führern seiner Anhangschiffe dient auf letzteren bei Tage eine Flagge und bei Nacht die nach § 19 Ziffer 5 zu führende Laterne mit weißem Lichte. Die Flagge ist in gleicher Art und Höhe zu führen, wie dies für die Laterne vorgeschrieben ist.

Wird die Flagge oder Laterne:

a) im Top geführt, so bedeutet dies, daß auf dem Schiffe alles in Ordnung ist und die Maschinen mit voller Kraft arbeiten können;

b) wird sie auf halbstock gesetzt, so bedeutet dies, daß die Maschinen die Kraft zu vermindern haben;

c) wird sie ganz niedergeholt, so bedeutet dies, daß der Schleppzug baldigst zum Halten zu bringen ist.

Die zuletzt genannten zwei Zeichen dürfen nur in Fällen dringender Gefahr gegeben werden.

Die von dem Führer eines Anhangschiffs gegebenen Zeichen sind von den Führern aller Schiffe, die sich zwischen dem Anhangschiff und dem Schlepper befinden, sofort in gleicher Weise wiederzugeben.

Vor dem Stillegen des Schleppzugs oder vor Wiederaufnahme der Fahrt hat der Führer des Schleppers Zeichen mit der Schiffsglocke zu geben.

15. Will ein Personendampfer an eine Landebrücke anfahren, so ist vorher mit der Glocke zu läuten.

Vorschriften für das Vorbeifahren aneinander

1. Allgemeine Bestimmungen

§ 6

Schiffe und Flöße dürfen nur dann in derselben oder entgegengesetzter Richtung aneinander vorbeifahren, wenn das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt und sichtbar so weit frei ist, daß ein Zusammentreffen mit weiteren Fahrzeugen nicht zu erwarten ist.

An einem vom Ufer aus gezogenen Schiffe darf nur auf dessen dem freien Strome zu gelegenen Seite vorbeigefahren werden.

§ 7

Schiffe und Flöße in verschiedenen, ein gegenseitiges Anlaufen ausschließenden Steuerwegen haben, wenn sie in derselben oder in entgegengesetzter Richtung aneinander vorbeifahren, den Steuerweg einzuhalten, in dem sie sich befinden.

§ 8

1. Holt ein mit oder ohne Anhang fahrendes Dampfschiff ein anderes Dampfschiff, ein Schleppzug oder ein Floß (Floßzug oder Floßschleppzug), die im gleichen Steuerwege vorausfahren, bis auf einen Abstand von 80 Meter ein, so daß bei beiderseitiger Verfolgung dieses Steuerwegs die Gefahr des Anlaufens entstehen würde, so darf das hintere Dampfschiff sich dem vorausfahrenden Dampfschiff, Schleppzug oder Floße nicht weiter nähern. Will jedoch das hintere Dampfschiff vorbeifahren, so muß dessen Führer dies dadurch kund tun, daß er fünf Glockenschläge gibt und, dem vorausfahrenden Schiffe oder Floße gut sichtbar, bei Tag eine hellblaue Flagge am Vorderschiffe wenigstens 3 Meter über der Reling hissen, bei Nacht eine Laterne mit weißem Lichte quer zum Schiffe hin und her schwenken läßt; die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen.

Das zu überholende Dampfschiff hat während der Vorbeifahrt seine Kraft zu vermindern und nach Backbord (links), das vorbeifahrende nach Steuerbord (rechts) auszuweichen.

2. Ist der Führer des zu überholenden Dampfschiffs durch besondere Umstände genötigt, nach Steuerbord auszuweichen, so hat er rechtzeitig die hellblaue Flagge am Backbord beizusetzen oder die Laterne nach dieser Seite zu schwenken. Das vorbeifahrende Schiff hat alsdann nach Backbord auszuweichen. Auch steht ihm dies frei für den Fall, daß weder ein Gegenzeichen gegeben, noch in genügendem Maße nach Backbord ausgewichen wird. Die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen.

3. Wenn ein mit dem Winde segelndes Schiff ein anderes im gleichen Steuerwege fahrendes Segel- oder Dampfschiff oder Floß einholt und daran vorbeifahren will, so hat der Führer des hinteren Schiffes seine Absicht rechtzeitig durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf zu erkennen zu geben, worauf das vordere Schiff nach der Leeseite (Unterwindseite) abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luvseite (Windseite) auszuweichen und vorbeizufahren hat.

4. Wenn ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang ein im gleichen Steuerwege mit dem Winde segelndes Schiff erreicht und daran vorbeifahren will, muß das nämliche Zeichen gegeben werden, das in Ziffer 1 vorgeschrieben ist; auf dieses Zeichen hat das Segelschiff nach der Leeseite (Unterwindseite) abzuhalten und das hintere Schiff auf der Luvseite (Windseite) auszuweichen und vorbeizufahren.

5. Soll in den Fällen der Ziffern 1 und 3 ein Floß (Floßzug oder Floßschleppzug) überholt werden, so hat dieses auf die dort vorgeschriebenen Zeichen nach der geeignetsten Seite auszuweichen.

§ 9

1. Dampfschiffe mit oder ohne Anhang, mit dem Winde segelnde Schiffe sowie Flöße, die sich in entgegengesetzten Steuerwegen begegnen, so daß die Gefahr des gegenseitigen Anlaufs entstehen würde, müssen nach Steuerbord ausweichen.

2. Ist aber bei einer derartigen Begegnung ein Schiff oder Floß (Floßzug oder Flußschleppzug) durch besondere Umstände genötigt, nach Backbord auszuweichen, so hat es dem ihm begegnenden Schiffe, Schleppzug oder Floße diese Absicht rechtzeitig durch folgende Zeichen kundzugeben, und zwar:

a) ein Dampfschiff mit oder ohne Anhang bei Tage durch fünf Glockenschläge und durch Aushängen einer nach vorn sichtbaren hellblauen Flagge am Steuerbord, bei Nacht durch fünf Glockenschläge und durch quer zum Schiffe vorzunehmendes Hin- und Herschwenken einer nach vorn sichtbaren Laterne mit weißem Lichte am Steuerbord. Die Flagge muß bis nach erfolgter Vorbeifahrt ausgehängt bleiben, ist dann aber sofort einzuholen;

b) ein mit dem Winde segelndes Schiff oder ein Floß durch Zuruf mit dem Sprachrohr oder durch Hornruf.

Hierauf hat das Vorbeifahren beiderseits nach Backbord zu erfolgen.

3. Schiffe ohne Anhang, die einem zu Berg kommenden Schleppzug in entgegengesetztem Steuerwege begegnen, dürfen unter keinen Umständen beanspruchen, daß der Schleppzug ihnen nach Backbord ausweiche.

2. Besondere Bestimmungen

a) Für Zeichen mit der Dampfpfeife und dem Nebelhorn

§ 10

1. Zeichen mit der Dampfpfeife und dem Nebelhorn sind auf Pfiffe (Töne) von höchstens vier Sekunden Dauer mit Zwischenräumen von gleicher Dauer zu beschränken und außer in Gefahr und Notfällen nur auf Grund ausdrücklicher Vorschriften (vgl. Ziffer 2) zu geben.

2. Bei der Annäherung an Schleusen und Fähren haben Dampfschiffe mit der Dampfpfeife auf der Talfahrt zwei Zeichen, auf der Bergfahrt ein Zeichen zu geben.

§ 11

Zwischen der Deutschherrnbrücke und dem Nadelwehr zu Frankfurt (Main) sowie auf weniger als 100 Meter Entfernung von Fähren sind Zeichen mit der Dampfpfeife und dem Nebelhorn gänzlich untersagt und statt ihrer entsprechende Glockenzeichen zu geben.

b) Für die Schleppzüge (Schiffs- oder Floßschleppzüge)

§ 12

1. Schleppzüge dürfen, außer während des gegenseitigen Vorbeifahrens, niemals in gleicher Höhe fahren.

2. Die Führer der Schleppzüge müssen während des Vorbeifahrens von Dampfschiffen mit oder ohne Anhang die Kraft vermindern. Ebenso dürfen Dampfschiffe ohne Anhang während des Vorbeifahrens an Schleppzügen nur mit verminderter Kraft fahren.

3. In einem Schleppzug dürfen sich nur so viel Anhänge befinden, daß der Schlepper sie sicher zu führen vermag.

4. Die Führer von Schleppzügen haben die Abstände der zu einem Schleppzug vereinigten Schiffe untereinander so zu wählen, daß der Schiffsverkehr weder gefährdet noch beeinträchtigt wird.

5. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich, so gelten für diese Fahrzeuge die für Schleppzüge gegebenen Bestimmungen.

c) Für die treibenden Schiffe

§ 13

Einem ohne Hilfe der Segel treibenden Schiffe muß jedes unter Dampf oder Segel fahrende Schiff ausweichen. Mangelt es hierzu an Raum, so muß das treibende Schiff auf die im § 8 erwähnten Zeichen mit Hilfe von Rudern und Ankern soweit möglich zur Seite ausbiegen.

d) Für die Schiffe unter 50 Tonnen (1000 Zentner) Tragfähigkeit und die tiefgeladenen Schiffe

§ 14

1. Die Führer von Schiffen mit weniger als 50 Tonnen (1000 Zentner Tragfähigkeit) sind verpflichtet, sie auf der Fahrt aus der Nähe der fahrenden Dampf-

schiffe und Schleppzüge zu halten; sie dürfen in deren Wellenschlag erst hineinfahren, wenn er den Schiffen nicht mehr gefährlich werden kann.

2. Kommt aber ein solches Schiff einem Dampfschiff oder Schleppzug dennoch zu nahe, daß ihm augenscheinlich Gefahr droht, so darf der Führer des Dampfschiffs nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung erforderlich ist.

3. In der Nähe fahrender, tief geladener, nicht mit einem festen Deck versehener Schiffe von 50 Tonnen (1000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang jederzeit mit verminderter Kraft fahren.

Vorschriften für die Fahrt unter besonderen Verhältnissen

1. Pflichten der Führer von Fähren in bezug auf den Schiffs- und Floßverkehr

§ 15

Die Führer von Fähren haben außer den in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften nachstehendes zu beachten:

a) die Führer der nicht frei fahrenden Fähren müssen den in Fahrt begriffenen Schiffen und Flößen das von diesen eingehaltene Fahrwasser freihalten oder freimachen; dabei sind mindestens die im § 5 Ziffer 3 vorgeschriebenen Abstände einzuhalten;

b) die Führer der unter a erwähnten Fähren müssen den Schiffen und Flößen, die von Stellen oberhalb oder unterhalb dieser Fähren abfahren (ablegen), das Fahrwasser freimachen, sofern hierzu von einem Dampfschiff mit oder ohne Anhang durch die im § 8 Ziffer 1 erwähnten Zeichen von einem sonstigen Schiffe oder einem Floße durch Zuruf aufgefordert wird;

c) bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fähren, wenn sie nicht in Fahrt sind, an der ihnen durch die zuständige Behörde angewiesenen Liegestelle und, wenn ihnen eine solche nicht angewiesen ist, jedenfalls derart liegen, daß das Fahrwasser freibleibt;

d) bei Nacht müssen die Schiffe der unter a erwähnten Fähren an einer mindestens 5,0 Meter über Wasser hohen Stelle mit einer Laterne mit grünem Lichte und 1,20 Meter senkrecht unter dieser mit einer zweiten Laterne mit weißem Lichte versehen sein. Bei Fähren am Längsseil ist der oberste Buchtnachen und, wenn statt Buchtnachen Döpper benutzt werden, der oberste über Wasser befindliche Döpper mit einer Laterne mit weißem Lichte zu versehen, welche sich bei Buchtnachen mindestens 3,0 Meter hoch über Wasser befinden muß. Diese Laternen sind die ganze Nacht hindurch helleuchtend zu erhalten;

e) für die frei fahrenden Querfähren sind hinsichtlich der Laternenführung die Bestimmungen im vorhergehenden Absatz, hinsichtlich des Verhältnisses zu den Schiffen und Flößen die für die Schiffe ohne eigene Triebkraft und, sofern die Fähre durch eigene Triebkraft bewegt wird, die für die Dampfschiffe geltenden Vorschriften maßgebend, insbesondere auch § 5 Ziffer 3 dieser Polizeiordnung.

2. Pflichten der Schiffs- und Floßführer in bezug auf Fähren

§ 16

Die Führer von Schiffen und Flößen haben die in den besonderen Fährordnungen enthaltenen Vorschriften zu beachten.

Längs der nicht frei fahrenden Fähren müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang ihre Kraft so weit vermindern, daß gefährliche Schwankungen der Fährschiffe vermieden werden.

3. Durchfahrt durch Brücken

§ 17

1. Sind bei Tage an einer Brücke eine oder mehrere Durchfahrtsöffnungen durch eine über dem Fahrwasser angebrachte rot und weiße Scheibe bezeichnet, so dürfen nur diese Öffnungen von Schiffen und Flößen zur Durchfahrt benutzt werden. Werden außerdem noch Öffnungen zur Benutzung freigegeben, so wird dies durch besondere Aufschrift kenntlich gemacht.

2. Bei Nacht darf an einer Brücke nur durch diejenigen Öffnungen gefahren werden, die auf der dem sich annähernden Schiffe zugekehrten Seite über dem Fahrwasser durch eine Laterne mit rotem Lichte bezeichnet sind.

Die Laternen der für die Talfahrt bestimmten Öffnungen dürfen nur nach der Bergseite, der für die Bergfahrt bestimmten Öffnungen nur nach der Talseite sichtbar sein.

3. Die Führer von Dampfschiffen müssen oberhalb und unterhalb von Brücken die Feuer so rechtzeitig beschicken lassen, daß unter den Brücken selbst eine starke Rauchentwicklung nicht stattfindet. Während der Durchfahrt durch Brücken ist ein Durchstoßen des Feuers oder Aufwerfen von Kohlen verboten.

4. Auf den Strecken von 30 Meter oberhalb bis 30 Meter unterhalb von eisernen Brücken ist das Halten oder Anlegen von Dampfschiffen — die Entfernung von der Außenkante der Brücke bis zum Schornstein gemessen — verboten, sofern nicht ein Notfall vorliegt oder die zuständige Polizeibehörde eine Ausnahme zuläßt.

4. Fahren der Schiffe und Flöße über Kabel oder Rohrleitungen

§ 18

Beim Durchfahren aller durch entsprechende Zeichen kenntlich gemachten Stellen, an welchen Telegraphen- oder andere Kabel oder Rohrleitungen auf oder in der Stromsohle liegen, ist das Floßsperren sowie das Werfen und Schleppen der Anker von 150 Meter oberhalb bis 50 Meter unterhalb verboten.

5. Verhalten während der Fahrt bei Nacht und bei unsichtigem Wetter

§ 19

1. Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht zu führen:

a) an oder vor dem vordersten Maste oder in Ermangelung eines Mastes am Schornstein oder an einer Stange in einer Höhe von mindestens 6,0 Meter über dem Schiffsrumpf eine Laterne, die ein gleichmäßiges und ununterbrochenes helles weißes Licht entweder ringsum oder mindestens über einen Bogen von 20 Strichen der Windrose wirft, die sich auf je 10 Striche zu beiden Seiten des Fahrzeugs verteilen, so daß ihr Schein, von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet, noch bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinausfällt und eine solche Lichtstärke besitzt, daß es bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 Kilometer weit sichtbar ist;

b) am Steuerbord eine Laterne, die ein gleichmäßiges und ununterbrochenes grünes Licht über einen Bogen von 10 Strichen der Windrose wirft, und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinien hinaus;

c) am Backbord eine Laterne, die ein gleichmäßiges und ununterbrochenes rotes Licht über einen Bogen von 10 Strichen der Windrose wirft, und zwar von der Richtung der Mittellinie des Schiffes nach vorn gerechnet bis auf 2 Striche nach hinten über die Querlinie hinaus.

Die vorstehend unter b und c genannten grünen und roten Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein. Auch müssen sie binnenbords derart abgeblendet sein, daß das grüne Licht nicht vom Backbord her und das rote Licht nicht vom Steuerbord her gesehen werden kann.

2. Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht außer den vorstehend unter Ziffer 1 genannten Lichtern noch ein zweites weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit an gleicher Stelle wie das vorstehend unter Ziffer 1a genannte, und zwar 0,80 bis 1,0 Meter senkrecht über oder unter ihm zu führen.

Werden mehrere Dampfschiffe gleichzeitig zum Schleppen eines Zuges verwendet, so hat jeder Schlepper außer den im vorstehenden Absatz vorgeschriebenen Lichtern ein drittes weißes Licht von gleicher Einrichtung und Beschaffenheit an gleicher Stelle wie die beiden anderen Lichter, und zwar 0,80 bis 1,0 Meter senkrecht über oder unter diesen Lichtern zu führen.

3. Führt ein Dampfschiff ein seitlich gekuppeltes Anhangschiff mit sich (vgl. § 12 Ziffer 6) derart, daß das für ersteres vorgeschriebene Seitenlicht durch das Anhangschiff verdeckt würde, so ist das Seitenlicht an der Außenseite des letzteren anzubringen.

4. Jedes Dampfschiff ohne Anhang hat bei Nacht ein nach rückwärts sichtbares weißes Signallicht am Heck zu führen.

Jedes Dampfschiff mit Anhang hat bei Nacht in einer Höhe von mindestens 3,0 Meter über dem Schiffsrumpf an einer Stange beim Schornstein oder auf dem Steuerstuhl oder Radkasten steuerbords ein gleichmäßiges und ununterbrochenes, auf $^3/_4$ Kilometer sichtbares rotes Licht zu führen.

Diese Lichter (Ab. 1 und 2) müssen derart geblendet sein, daß sie von vorn und seitwärts nicht gesehen werden können.

5. Jedes Schiff von 15 Tonnen oder mehr Tragfähigkeit, das bei Nacht ohne eigene Triebkraft in Fahrt ist, einerlei, ob es segelt oder treibt, gerudert, geschleppt oder sonstwie fortbewegt wird, hat ein nach allen Seiten sichtbares weißes Licht vorn mindestens 6,0 Meter hoch über seinem Rumpfe zu führen. Dieses Licht muß auf Schiffen, welche geschleppt werden oder segeln, bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein.

Die ohne eigene Triebkraft auf sich zu Tal fahrenden Schiffe von 50 Tonnen (1000 Zentner) oder mehr Tragfähigkeit müssen bei Nacht außerdem noch ein weißes Licht am Bug führen.

Schiffe unter 15 Tonnen Tragfähigkeit, auch Nachen, welche bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weißes Licht derart anzubringen, daß es von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

6. Den Anhangschiffen eines Schleppzugs ist bei Nacht gestattet, am vordersten Teile des Schiffes eine brennende Laterne mit Milchglasscheiben zu führen, welche nicht über das Schiff hinausleuchtet und nach vorn und nach beiden Seiten vollständig geblendet ist.

7. Schiffe ohne eigene Triebkraft, welche ohne Hilfe der Segel treiben, sowie Schleppzüge dürfen bei Nacht nur bei Mond- oder Sternhelle fahren. Verdunkelt sich der Himmel während der Fahrt, so müssen die Schiffe sofort an der nächsten geeigneten Stelle beilegen.

8. Die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt ist untersagt.

9. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber usw.) müssen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren und ihre Führer die Glocke mit kurzen Unterbrechungen anschlagen lassen; auf Schiffen, die ohne eigene Triebkraft auf sich fahren, muß mit kurzen Unterbrechungen durch das Sprachrohr gerufen oder das Horn geblassen werden.

Kann keines der beiden Ufer mehr gesehen werden, so müssen alle in Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen. Ausgenommen hiervon sind die durch eigene Triebkraft bewegten Querfähren.

10. Flöße, auch geschleppte, dürfen bei Nacht nicht fahren, es sei denn, daß sie durch nicht vorherzusehende Umstände verhindert wurden, den Liegeplatz bei Tage zu erreichen.

Jedenfalls haben sie während der Fahrt bei Nacht die im § 22 Ziffer 5 Abs. 1 vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Bei Nebel, Schneegestöber, Sturm, Treibeis und Eisgang dürfen Flöße nicht fahren. Werden sie während der Fahrt davon betroffen, so müssen sie an der nächsten erreichbaren Liegestelle beilegen.

6. Verhalten bei hohem Wasserstande

§ 20

Schiffe dürfen bei offenen Wehren und einem Wasserstande von mehr als

3,70 Meter am Pegel zu Lohr und zu Aschaffenburg,
3,60 » » » » Großsteinheim und
3,10 » » » » Frankfurt,

Flöße — bis zur anderweiten Festsetzung durch die Schiffahrtspolizeibehörden — bei offenen Wehren und einem Wasserstande von mehr als

2,70 Meter am Pegel zu Lohr und zu Aschaffenburg,
3,00 » » » » Großsteinheim und
2,50 » » » » Frankfurt,

nicht fahren.

Tritt dieser höhere Wasserstand während der Reise ein, so haben Schiffe und Flöße an der nächsten zum Landen geeigneten Stelle anzulegen.

Machen besondere Notfälle die teilweise oder gänzliche Einstellung der Schiffahrt und Flößerei in einer Stromstrecke erforderlich, so haben Schiffer und Flößer den entsprechenden Anordnungen der zuständigen Beamten sofort Folge zu leisten. Von jeder solchen Einstellung wird durch eine ober- und unterhalb der gesperrten Strecke aufgestellte Wahrschau, geeignetenfalls auch durch öffentliche Bekanntmachung Nachricht gegeben.

7. Verhalten in Fällen des Festfahrens, Versinkens oder der Steuerunfähigkeit

§ 21

1. Der Führer eines Schiffes, das zu sinken droht oder steuerunfähig geworden ist, hat mit seinem Schiffe sobald als möglich aus dem Fahrwasser zu weichen.

2. Ist ein Schiff oder ein Floß im Strome festgefahren oder gesunken, so hat dessen Führer an einer mindestens 1 Kilometer stromaufwärts gelegenen Stelle eine Wahrschau einzurichten, welche bei Tage mit einer roten Flagge, bei Nacht mit einer Laterne mit rotem Lichte ausgerüstet ist und anderen Schiffs-, Floßführern zuruft, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist.

Diese Wahrschau muß daselbst so lange verweilen, bis sie benachrichtigt ist, daß jenes Schiff oder Floß wieder flott geworden oder, daß auf die unter Ziffer 5 erwähnte Anzeige hin eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

3. An den Stellen, wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist, dürfen Dampfschiffe mit oder ohne Anhang in der Bergfahrt nicht mit größerer Kraft fahren, als zur sicheren Steuerung und zur Fortbewegung nötig ist.

4. Jeder Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes oder Floßes hat dessen Liegestelle bei Nacht durch zwei senkrecht übereinander in einem Abstand von nicht weniger als 0,5 Meter und von nicht mehr als 1,0 Meter hängende Laternen, die obere mit rotem, die untere mit weißem Lichte zu bezeichnen und dafür zu sorgen, daß die Lichter während der Nacht helleuchtend erhalten werden. Die Laternen müssen hinreichend hoch und so hängen, daß das Licht von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

Bei ganz unter Wasser gesunkenen Schiffen oder Flößen muß der Führer einen Nachen oder eine schwimmende Bake mit den zwei erwähnten in gleicher Weise aufzuhängenden Laternen entweder darüber oder dicht seitlich davon legen und erhalten.

Das seitliche Anbringen des Nachens ist nur dann gestattet, wenn der Wasserstand das Anbringen über dem gesunkenen Schiffe oder Floße nicht zuläßt.

Bei Tage treten an die Stelle der vorgeschriebenen Laternen weiße Flaggen, mindestens 0,75 Meter hoch und 1,0 Meter lang.

5. Der Führer ist ferner verpflichtet, auf der nächstgelegenen Schleuse sofort Anzeige zu machen, daß und wo ein Schiff oder Floß festgefahren oder gesunken ist. Auf diese Anzeige oder die sonst erlangte Kenntnis hin hat der zuständige Stromaufsichtsbeamte das entstandene Schiffahrtshindernis, sofern dies noch nicht geschehen, in der unter Ziffer 4 vorgeschriebenen Weise auf Kosten des Führers bezeichnen (vermalen) zu lassen.

6. Wird von einem Schiffe ein Anker oder sonstiger Gegenstand verloren, der gesunken oder treibend die Schiffahrt hindert oder gefährdet und nicht unmittelbar beseitigt werden kann, so ist der Führer verpflichtet, die Liegestelle zu bezeichnen und der nächsten Schleuse sofort Anzeige zu machen.

7. Schiffe, Flöße und Gegenstände, die gesunken, gestrandet oder auf den Grund geraten sind, kann die zuständige Behörde, wenn nach ihrer Ansicht die Schiffahrt gehindert oder gefährdet wird, unbeschadet des Anspruchs auf Ersatz der ihr hierdurch erwachsenden Kosten beseitigen lassen.

Die Beseitigung erfolgt, wenn sie nach Ansicht der zuständigen Behörde keinen Aufschub leidet oder wenn die Beteiligten sie verweigern oder nicht anzutreffen sind, ohne weiteres. In anderen Fällen wird den Beteiligten eine angemessene Frist gesetzt; erfolgt innerhalb dieser die Beseitigung nicht oder nicht vollständig, so wird sie von der Behörde herbeigeführt. Die nach Landesrecht den betreffenden Behörden zustehenden weitergehenden Befugnisse bleiben unberührt.

8. Die Bestimmungen unter Ziffer 1 bis 7 gelten entsprechend, wenn auf dem Strome vorhandene Anlagen (Landebrücken, Badeanstalten, Bootshäuser und dergleichen) gesunken sind. Die den Führern der Schiffe und Flöße auferlegten Verpflichtungen treffen auch die Besitzer solcher Anlagen.

9. Die Bestimmungen Ziffer 3 und Ziffer 4 Abs. 1 und 4 gelten für die im Strome befindlichen, steuerunfähig gewordenen Schiffe entsprechend. In diesem Falle dürfen auch die für die Fahrt bei Nacht vorgeschriebenen Lichter nicht geführt werden.

Vorschriften für das Stilliegen

§ 22

1. In dem durch Baken bezeichneten Fahrwasser dürfen Schiffe und Flöße, außer in Notfällen, nicht vor Anker gehen.

Bagger und ähnliche Arbeitsschiffe müssen sich nach Einstellung der Arbeit und bei Nacht aus dem Fahrwasser und möglichst nach dem Ufer hin verholen.

2. Wenn Schiffe, Flöße, Bagger oder ähnliche Arbeitsschiffe außerhalb der Häfen halten oder vor Anker gehen, so müssen sie gehörig befestigt und jederzeit so gelegt werden, daß das Fahrwasser für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und andererseits die Gefahr ausgeschlossen wird, durch den Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden.

Es ist jedoch verboten:

a) auf dem Leinpfad, dem Ufer oder ihren Böschungen Haltepfähle einzuschlagen und Anker einzusetzen,

b) Fahrzeuge oder Flöße an Marksteinen, Kilometersteinen und anderen nicht zum Mähren bestimmten Vorrichtungen zu befestigen,

c) eisenbeschlagene Fahr- oder Schorbäume in Buhnen und Uferdeckwerke einzusetzen.

Auf den Flößen, Schiffen, Baggern und ähnlichen Arbeitsschiffen muß bei Tag und Nacht hinreichende Wachmannschaft vorhanden sein, wenn sie ausnahmsweise im Fahrwasser oder in dessen Nähe an Stellen halten, die in der Regel nicht als Liegeplätze benutzt werden.

Werden Anker im Fahrwasser oder in dessen Nähe ausgeworfen, so sind ihre Liegestellen durch lichtblaue Döpper zu bezeichnen. Diese Döpper sind bei Baggern oder ähnlichen Arbeitsschiffen sämtlich, bei Schiffen und Flößen nur, wenn sie die Stelle von Seitenankern bezeichnen oder wenn Bug- oder Heckanker nach ihrer Lage zum Schiffskörper vorbeifahrende Schiffe gefährden können, bei Nacht mit weißem Lichte zu versehen.

3. Außerhalb der Häfen dürfen nur so viele Schiffe und Flöße nebeneinanderliegen, wie die Strom- und Schiffahrtspolizei gestattet (vergleiche auch § 44 Ziffer 4c).

Im Steuerwege der nicht frei fahrenden Fähren und im Steuerwege der Personendampfschiffe von und nach den Landebrücken dürfen Schiffe und Flöße weder halten noch anlegen. Auch dürfen Schiffe und Flöße oberhalb und unterhalb der Landebrücken nicht ganz oder teilweise über diese hinausragend liegen.

Schiffe und Flöße, welche vor den durch Tafeln kenntlich gemachten Anfahrtstellen von Nachen- und Motorbootfähren anlegen, müssen vom Ufer so weit entfernt bleiben, daß die Nachen- und Motorbootfähren ungehindert ab- und anfahren können.

4. Sind Schiffe, Flöße, Bagger oder ähnliche Arbeitsschiffe an Stellen vor Anker gegangen, wo dies sonst nicht zu geschehen pflegt, oder liegen sie außerhalb der Häfen im Fahrwasser oder in dessen Nähe, so ist bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber usw.) auf Dampfschiffen mindestens alle fünf Minuten die Glocke anzuschlagen, von anderen Fahrzeugen und von Flößen aus aber ebensooft durch das Sprachrohr zu rufen oder das Horn zu blasen.

5. Alle außerhalb der Häfen auf dem freien Strome liegenden Schiffe, Flöße, Bagger oder ähnliche Arbeitsschiffe müssen bei Nacht ununterbrochen durch Laternen mit weißem Lichte beleuchtet sein. Auf Flößen müssen in jeder der beiden dem Fahrwasser zugekehrten Ecken nebeneinander, mindestens 4,0 Meter hoch, zwei Laternen mit mindestens 2,0 Meter, höchstens 4,0 Meter Abstand voneinander aufgerichtet werden. Auf den übrigen Fahrzeugen ist eine Laterne mindestens 3,0 Meter hoch über dem Rumpfe auf der Fahrwasserseite anzubringen.

Auf Schiffen, auf denen wegen Gefährlichkeit ihrer Ladung kein Licht brennen darf, muß während der Nacht eine Wache aufgestellt sein, die sich nähernde Schiffe rechtzeitig durch das Sprachrohr oder durch Hornruf zu warnen hat.

6. Die hier für Flöße getroffenen Bestimmungen gelten auch für die im Bau begriffenen Flöße.

7. Sind Bagger oder ähnliche Arbeitsschiffe in einer Stromstrecke beschäftigt, wo sie von den herankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erblickt werden können, so sind mindestens 200 Meter vor und hinter ihrem Standort rote Tonnen auszulegen.

Liegen Bagger oder ähnliche Arbeitsschiffe im Fahrwasser, so haben sie auf derjenigen Seite, wo Schiffe und Flöße am besten vorbeifahren können, eine rote und weiße Flagge auszuhängen.

Vorschriften für festliegende Landebrücken, Badeanstalten und ähnliche Anlagen

§ 23

Für Landebrücken, Badeanstalten, Bootshäuser und ähnliche Anlagen, die auf dem Strome festliegen, sind außer den durch die zuständige Behörde festgesetzten Bedingungen folgende Vorschriften maßgebend:

a) Sie müssen in sicherer, vollen Schutz gegen das Abtreiben bietender Weise befestigt sein; erfolgt die Befestigung durch Anker, so dürfen diese nicht im Fahrwasser oder dessen Nähe ausgeworfen sein;

b) sie müssen derart liegen, daß das Fahrwasser für die durchgehende Schiffahrt offen bleibt und die Gefahr, durch Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen oder sonst beschädigt zu werden, ausgeschlossen wird;

c) sie müssen bei Nacht durch Laternen mit weißem Lichte beleuchtet sein, welche mindestens 4,00 Meter hoch über dem Deckboden nach der Fahrwasserseite zu Berg und Tal fortdauernd sichtbar anzubringen sind. Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde kann Erleichterungen von der letzteren Vorschrift zulassen.

Vorschriften für den Leinpfad und den Leinzug

§ 24

1. Die am Leinpfadufer liegenden Schiffe müssen, wenn an ihnen vom Ufer aus gezogene Schiffe vorbeifahren, entweder den Mast niederlegen oder so weit vom Ufer abgelegt werden, daß das Zugseil unter ihnen durchgeführt werden kann. Bei Durchleitung des Seiles muß die Bemannung des stilliegenden Schiffes behilflich sein.

2. Die am Leinpfadufer liegenden Flöße, und zwar auch die im Bau begriffenen, müssen auf Strecken, wo Leinzug stattfindet, mit vollständigen Seilleitungen versehen sein. Auch dürfen diese Flöße, sofern sie nicht auf der Reise begriffen sind, nicht in das Fahrwasser hineinreichen. Der Flößer hat die Zangen (Binde-

hölzer) gleichmäßig mit dem Floße anzuschneiden und die Anker so zu setzen, daß sie der Schiffahrt nicht hinderlich sind.

Die Floßmannschaft muß den Schiffen, welche das Floß nicht umsäumen können, Beihilfe beim Vorbeiziehen leisten.

3. Am Leinpfadufer befindliche Badeanstalten oder sonstige Anlagen, welche den Leinzug hindern, müssen von den Inhabern mit vollständigen Seilleitungen versehen werden.

4. Auf dem Leinpfad selbst dürfen weder Anlagen errichtet, noch Gegenstände gelagert werden, die der Ausübung des Schiffszugs hinderlich sein würden.

Schiffe mit eigener Triebkraft

§ 25

Die für Dampfschiffe maßgebenden Vorschriften dieser Polizeiordnung gelten entsprechend für alle Schiffe mit eigener Triebkraft.

Begriff der Nacht

§ 26

In den Vorschriften über die Lichterführung und sonstige Zeichengebung ist unter Nacht die Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu verstehen.

In den Vorschriften über die Fahrt auf freier Strecke ist unter Nacht die Zeit vom Eintritt der Dunkelheit (spätestens eine Stunde nach Sonnenuntergang) bis zum Tagesanbruch (frühestens eine Stunde vor Sonnenaufgang) zu verstehen (vgl. auch §§ 36 und 37).

Beförderung besonderer Güter

§ 27

Für den Verkehr mit Sprengstoffen gelten die hierüber erlassenen besonderen Bestimmungen.

Auf die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände, ätzender und giftiger Stoffe sowie von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen finden die für den Rhein geltenden Vorschriften Anwendung.

II. Vorschriften für die Flöße

1. Abmessungen und Bauart der Flöße

§ 28

1. Oberhalb des Kostheimer Wehres darf ein Holländerfloß nicht länger als 90 Meter, ein Weißfloß nicht länger als 130 Meter und kein Floß breiter als 11 Meter sein, auch dürfen an keiner Seite der Flöße einzelne Floßteile oder andere Gegenstände hervorragen.

Unter Holländerfloß wird ein Floß, das hartes Holz enthält, unter Weißfloß jedes Floß aus weichem Holze und unter Weißfloß mit Oberlast jedes Floß aus weichem Holze mit mehr als 0,50 Meter Tiefgang verstanden.

Ein Floßzug oder Floßschleppzug darf nicht mehr als vier Flöße in der Länge und zwei in der Breite haben. Die nebeneinander befindlichen Flöße müssen gekuppelt sein.

Der Tiefgang der Flöße, die durch die Floßrinne fahren wollen, darf nicht mehr als 0,75 Meter betragen.

Jedes Floß muß in der Längs- und Querrichtung fest verspannt sein.

2. Flöße dürfen nicht zusammengehängt oder nebeneinandergekuppelt werden, während sie sich auf der Fahrt im Schiffahrtswege befinden, es sei denn, daß es sich unmittelbar nach Durchfahren einzelner Stauanlagen nicht vermeiden läßt.

Auf den Flößen dürfen andere als schwimmfähige Gegenstände als Oberlast nicht geführt werden.

3. Unterhalb des Kostheimer Wehres dürfen die von den Floßliegeplätzen nach dem Rhein zu verbringenden Flöße eine Breite von höchstens drei Mainflößen haben.

2. Bezeichnung der Floßherren

§ 29

Jedes einzeln fahrende Floß sowie das Hüttenfloß eines jeden Floßzugs oder Floßschleppzugs muß mindestens drei Meter hoch über Wasser gleichlaufend mit seiner Längsachse eine Tafel führen, auf deren beiden Seiten Name und Wohnort des Eigentümers mit wenigstens 20 Zentimeter hohen deutlichen Buchstaben in schwarzer Farbe auf weißem Grunde angegeben sind. Statt der Tafel kann auch ein ausgespanntes Segeltuch verwendet werden.

3. Ausrüstung der Flöße

§ 30

Jedes einzeln sowie in Floßzügen oder Floßschleppzügen fahrende Weißfloß mit Oberlast oder Holländerfloß muß mit einem mindestens 60 Meter langen Seile von guter Beschaffenheit und einem Anker von mindestens 75 Kilogramm oder mit zwei Ankern von mindestens je 50 Kilogramm Gewicht, jedes ebenso fahrende Weißfloß ohne Oberlast mit einem mindestens 60 Meter langen Seil von guter Beschaffenheit und einem Anker von mindestens 50 Kilogramm Gewicht ausgerüstet sein.

Jedes einzeln fahrende Weißfloß mit Oberlast oder Holländerfloß sowie jeder Floßzug oder Floßschleppzug hat außerdem einen Nachen mit sich zu führen.

4. Bemannung der Flöße

§ 31

1. Einzeln oder in Floßzügen fahrende Weißflöße mit Oberlast und Holländerflöße müssen für jede volle 300 Quadratmeter sowie für jeden überschießenden Flächenbetrag von mehr als 150 Quadratmeter, ebenso fahrende Weißflöße ohne Oberlast für jede 600 Quadratmeter und für jeden überschießenden Flächenbetrag von mehr als 150 Quadratmeter mit 1 Mann besetzt sein.

Jedoch dürfen niemals weniger als 2 Mann auf einem Floße vorhanden sein. Außerdem muß jeder Floßzug und Floßschleppzug einen sachkundigen Führer haben.

2. In Floßschleppzügen genügen für jedes Floß 2 Mann.

3. Für einzelne „Böden, Stümmel" sowie für andere kleine Flöße mit einer Fläche unter 200 Quadratmeter ist 1 Mann genügend.

4. Die vorgeschriebene Bemannung darf nur aus sachkundigen Flößern bestehen.

5. Abstände der Flöße während der Fahrt

§ 32

Die einzelnen oder gekuppelten Flöße eines Floßzugs müssen auf der Fahrt unter sich einen Abstand von nicht weniger als 3 und nicht mehr als 4 Floßlängen halten.

Im übrigen haben Einzelflöße, Floßzüge und Floßschleppzüge bei der Fahrt einen Abstand von mindestens 1 Kilometer voneinander einzuhalten.

Treibt ein Floß oder Floßzug stärker als das vorausfahrende Floß, so daß der vorgeschriebene Abstand sich vermindert, oder soll ein Floßschleppzug an einem Floße oder Floßzug vorbeifahren, so hat auf Zuruf des Führers des nachfolgenden Floßes das vorausfahrende seinen Lauf zu verzögern und nach der geeigneten Seite auszuweichen.

6. Wahrschau der Flöße

§ 33

Die Floßführer sind verpflichtet, bevor sie die Floßschleusen zu Frankfurt und Höchst durchfahren, jedem Floße oder Floßzug bis auf eine Strecke von 1 Kilometer, vom unteren Auslauf der Floßrinne an gerechnet, einen Wahrschauer vorauszuschicken, der allen Schiffen, Baggern, Fähren usw. mit einer Flagge die Annäherung des Floßes anzuzeigen hat.

7. Floßzeit

§ 34

1. Die Floßzeit beginnt am 1. März und endet am 30. November jeden Jahres.

2. Tritt während der Floßzeit bereits Eisgefahr ein, so müssen die Flöße sofort an geeigneter Stelle aus dem Strome entfernt werden.

Über das Verhalten der Flöße bei unsichtigem Wetter, Treibeis und Eisgang sowie bei Hochwasser vergleiche § 19 Ziffer 10 und § 20.

3. Nach Schluß der Floßzeit muß alles Floßholz aus dem Flusse geschafft oder an Orten festgelegt werden, wo es vom Hochwasser nicht abgetrieben werden kann.

Einer hierzu ergangenen behördlichen Aufforderung gegenüber ist der Einwand, daß die Gefahr nicht bestehe, ausgeschlossen.

Zur Festlegung dürfen nur genügend starke Ketten oder Drahtseile verwendet werden.

4. Bei offener günstiger Witterung und eisfreiem Strome können in dringenden Fällen einzelne Flöße auch außerhalb der Floßzeit, jedoch nur mit jedesmaliger vorheriger Genehmigung des zuständigen Wasser- oder Flußbauamts, ausnahmsweise fahren und geschleust werden.

8. Lagern und Umbauen von Flößen im offenen Main

§ 35

1. Das Lagern und Umbauen von Flößen im offenen Main ist nur auf den von den zuständigen Behörden als Floßliegeplätze gekennzeichneten Wasserflächen gestattet.

An der oberen und unteren Grenze dieser Wasserflächen sind am Ufer Tafeln mit entsprechender Aufschrift aufgestellt. Die wasserseitige Grenze der Floßliegeplätze wird, soweit erforderlich, durch rot und weiß gebänderte Schwimmer bezeichnet.

2. Sämtliches im Flusse lagernde Floßholz ist gut und sicher mit Hanftauen oder Ketten am Lande oder durch Verankerung im Wasser zu befestigen. Die Anker müssen mit einem Schwimmer bezeichnet und so ausgelegt sein, daß sie die Schiffahrt nicht beeinträchtigen können. Der Floßbesitzer hat durch Beaufsichtigung des von ihm benutzten Floßliegeplatzes dafür zu sorgen, daß sein Holz nicht durch Lösung der Befestigung — sei es durch Strömung, Wind oder Wellenschlag, sei es durch Menschenhand — zum Abtreiben gelangt.

III. Vorschriften für das Durchfahren der Stauwerke

1. Schleusungszeit

§ 36

Die Schleusenbetriebszeiten werden von der Wasserstraßenverwaltung festgesetzt.

Für Schleusungen außerhalb der von der Wasserstraßenverwaltung festgesetzten Schleusenbetriebszeiten gelten die nachstehenden Vorschriften über Nachtschleusungen.

2. Nachtschleusungen

§ 37

Schleusungen außerhalb der von der Wasserstraßenverwaltung festgesetzten Betriebszeiten (Nachtschleusungen) sind spätestens $^1/_2$ Stunde vor Beendigung der Schleusenbetriebszeit anzumelden. Für die Anmeldung der Schleusungen stehen die Fernsprecher der Schleusen und der Wasserstraßenbehörden innerhalb der Dienststunden zur Verfügung.

Bei der Anmeldung ist anzugeben:

a) Name und Wohnort des Anmeldenden,
b) Name des Fahrzeugs oder Schleppdampfers und die Zahl der Anhänge,
c) die zu durchfahrenden Schleusen,
d) der Zeitpunkt des Eintreffens an der Schleuse.

Die angemeldeten Schleusungen können nur dann ausgeführt werden, wenn die für das Eintreffen an jeder Schleuse angegebenen Zeiten um höchstens $^1/_2$ Stunde überschritten werden und genügende Helligkeit vorhanden ist (künstliche Beleuchtung, Mond- oder Sternenhelle).

Wird eine angemeldete Nachtfahrt nicht angetreten oder ihre Fortsetzung aufgegeben, so hat der Schiffsführer unverweilt der nächsten Schleuse eine Abmeldung zu machen und dabei zugleich die benachrichtigten, noch nicht durchfahrenen Schleusen anzugeben.

Muß der Stau wegen Eisgefahr beseitigt werden, so werden in der vorhergehenden Nacht, sofern die Witterungsverhältnisse es gestatten, auch ohne besondere Anmeldung Nachtschleusungen überall zur Ausführung gebracht. Schleuse Kostheim wird für die Bergfahrt alsdann sofort gesperrt.

3. Außerordentliche Sperren

§ 38

Außerordentliche Sperren der Schleusen und Haltungen werden so früh wie möglich öffentlich bekanntgemacht.

Wird eine Haltung gesperrt, so ist sie von den darin anwesenden Fahrzeugen auf Anordnung der zuständigen Beamten, selbst zur Nachtzeit, sofort zu räumen.

4. Zulässige Breite und Einsenkung der Schiffe

§ 39

Zum Durchfahren der Schiffsschleusen werden alle Schiffe zugelassen, deren Breite nicht über 10,20 Meter hinausgeht und deren Einsenkung 0,20 Meter weniger als die jeweilige Wassertiefe auf dem Unterdrempel der Schleusen und nicht über 2,30 Meter beträgt.

Die Breite der Oberlast darf unter keinen Umständen 10,20 Meter überschreiten.

Bei der Durchfahrt durch die neue Schleuse Kostheim darf außer einem beladenem Schiffe von 10,20 Meter größter Breite noch ein zweites beladenes oder leeres Schiff mit Anhang geschleppt werden.

5. Zeichen für die Einfahrt in die Schiffsschleusen

§ 40

An einem neben jeder Schiffsschleuse stehenden Maste werden bei Tag mit farbigen Scheiben weithin sichtbare Zeichen gegeben, welche folgende Bedeutung haben:

1. Eine Scheibe sichtbar:
   Schleuse für Bergfahrt frei.
2. Zwei Scheiben sichtbar:
   Schleuse für Talfahrt frei.

Ist an einem Maste keine Scheibe sichtbar, so ist die Schleuse für Berg- und Talfahrt gesperrt.

Bei Nachtschleusungen wird das Zeichen zur Einfahrt zu Berg oder zu Tal durch Aufziehen einer Laterne mit rotem Lichte am Maste gegeben.

Solange das Schleusentor für die Anfahrt noch geschlossen ist, werden auf dessen Laufsteg zwei Laternen mit weißem Lichte in 1 Meter Entfernung voneinander aufgestellt.

6. Verhalten beim Anfahren der Schiffsschleusen

§ 41

1. Dampfschiffe und Schleppzüge müssen, sobald sie sich einer Schleuse bis auf 1000 Meter (Zeichengrenze) genähert haben, die im § 10 Ziffer 2 vorgeschriebenen Zeichen mit der Dampfpfeife geben (vgl. jedoch § 11).

Wird daraufhin an dem neben der Schiffsschleuse stehenden Maste nicht das Zeichen gegeben, daß die Schleuse frei ist, so hat das Dampfschiff oder der Schleppzug vor der Halttafel am Ober- oder Unterkanal, ohne dadurch das Fahrwasser zu sperren, beizulegen und dort so lange zu bleiben, bis das für die Durchfahrt geltende Zeichen gegeben ist.

2. Ist die Einfahrt bei Annäherung eines Dampfschiffs oder Schleppzugs frei, so muß die Schleusenbedienung durch Glockenzeichen aufmerksam gemacht, der Schleppzug in gestreckter Linie geordnet und die Einfahrt mit mäßiger Geschwindigkeit bewirkt werden.

3. Auf den Warteplätzen vor den Schiffsschleusen dürfen Schleppzüge nicht nebeneinander vor Anker gehen.

4. Zwischen der Zeichengrenze und den Schleusen darf ein gegenseitiges Überholen der Schleppzüge nicht stattfinden. Auf der Bergfahrt nach der Schleuse Kostheim ist das Überholen schon von 300 Meter unterhalb der Straßenbrücke an verboten.

5. Ein Wechseln der Schlepper vor den Schleusen darf nur außerhalb der Zeichengrenze stattfinden.

6. Für die Benutzung der beiden Schleusen zu Kostheim gelten folgende besondere Bestimmungen:

a) Für die Benutzung der alten oder neuen Schleuse bei Kostheim ist die zulässige Fahrtiefe, die Zeichengebung und die Anweisung des Schleusenbeamten maßgebend.

   Die zulässige Fahrtiefe für die neue Schleuse beträgt bis zu 2,30 Meter, je nach der Rheinfahrtiefe. Die zulässige Fahrtiefe für die alte Schleuse beträgt 20 Zentimeter weniger als der Wasserstand am Schleusenunterpegel. Die tägliche Bekanntgabe bezieht sich auf den Stand um 8 Uhr vormittags.

b) Die Führer der Schiffe, die die alte Schleuse durchfahren wollen, haben sich über die zulässige Fahrtiefe zur Zeit der Durchfahrt Gewißheit zu verschaffen.

   Der Schleusenbeamte ist nicht verpflichtet, die Fahrtiefe der Schiffe nachzuprüfen.

c) Die Führer der Fahrzeuge, die die kleine Kammer der alten Schleuse zum Durchschleusen benutzen wollen, sind befugt, dies durch Zeichen mit der Dampfpfeife oder Hupe (ein langer und zwei folgende kurze Töne) erkennbar zu machen.

   Zu Tal gehende Fahrzeuge, die vorher die Schleuse Flörsheim durchfahren, haben die Absicht, die kleine Kammer der alten Schleuse Kostheim zum Durchschleusen zu benutzen, dem Schleusenbeamten an der Schleuse Flörsheim bekanntzugeben.

d) Die Zeichen zur Einfahrt in die neue Schleuse zu Kostheim werden durch durchbrochene „über Eck" stehende Scheiben gegeben. Die Scheiben werden an einem Maste gezeigt, der linksseitig am Ende der eisernen Eisenbahnbrücke bei Hochheim sichtbar ist.

7. Verhalten beim Durchfahren der Schiffsschleusen

§ 42

1. In den Schleusenkanälen und Schleusen darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden. Schornsteine und Masten sind nach Bedarf umzulegen.

Das Liegenbleiben und das Übernachten der Fahrzeuge in den Schleusen und Schleusenkanälen, mit Ausnahme des Unterkanals der Kostheimer Schleuse, ist nicht gestattet.

2. Beim Wenden in den Schleusen und Schleusenkanälen darf die Schiffsschraube nicht benutzt werden.

3. Ein Zurückfahren der Dampfer aus den Schleusenkanälen, um weitere Schiffe nachzuholen, ist verboten.

4. Die Schiffer haben dafür zu sorgen, daß ihre Fahrzeuge die Böschungen, das Mauerwerk der Schleusen und die Schleusentore nicht berühren.

5. An allen Fahrzeugen, die durchgeschleust werden, müssen zu beiden Seiten Reibseile von mindestens 7 Zentimeter Durchmesser, oder Reibhölzer von mindestens 10 Zentimeter breite, oder Korkfender hängen, und zwar so tief, daß ein Absprengen der Kanten des Mauerwerks ausgeschlossen ist.

6. Die Schiffe müssen in den Schleusenkammern vorn und hinten sicher festgelegt werden. Bei Schleppzügen hat der Dampfer durch zwei Glockenanschläge hierfür das Zeichen zu geben.

7. Die Führer der Fahrzeuge sind verpflichtet, auch ohne besondere Aufforderung durch den Schleusenbeamten so weit in die Kammer einzufahren, daß die nachfolgenden Schiffe bei der Einfahrt und in der Ausnutzung des Schleusenraums nicht behindert werden.

Talschleppzüge mit mehr als zwei Anhängen, die in eine der alten Schleusen von Offenbach bis Kostheim einfahren, haben ohne besondere Anweisung des Schleusenbeamten in der großen Kammer auf der rechten ausbuchtenden Seite festzulegen, um nachkommenden Fahrzeugen die Einfahrt zu erleichtern und die Durchschleusung zu beschleunigen.

8. Der Schiffsführer darf sein Schiff zur Vorlegung der Schiffspapiere und Entrichtung der Gebühren erst verlassen, nachdem er es ordnungsmäßig festgelegt hat; während seiner Abwesenheit muß ein sachkundiger Schiffer von der Besatzung ihn vertreten. Nach erfolgter Abfertigung hat er sich sofort wieder auf sein Schiff zu begeben.

9. Die Führer der Dampfschiffe haben dafür zu sorgen, daß während des Liegens in den Schleusen eine starke Rauchentwickelung der Kesselfeuer vermieden wird.

10. Die Führer der Schlepper, die nicht unmittelbar bis zur nächsten Schleuse durchfahren, sondern unterwegs weitere Schiffe mitnehmen wollen, haben dies dem Schleusenbeamten mitzuteilen, damit die nächst zu durchfahrende Schleuse entsprechend benachrichtigt werden kann.

Das gleiche gilt für Güterboote und andere Schiffe, die unterwegs noch löschen oder laden wollen.

11. Zu Berg ausfahrende Schiffe dürfen an den für die Talschiffe bestimmten Warteplätzen vor den Schleusen nicht anlegen und umgekehrt.

12. Beim Durchfahren der Schleusen müssen übelriechende Ladungen auf Deck der Schiffe gegen die Sonnenstrahlen zur Vermeidung der Ausdünstung möglichst luftdicht mit Tüchern abgedeckt werden.

13. Bei Unfällen im Bereiche der Schiffsschleusen haben die dort anwesenden Schiffer sich gegenseitig Hilfe zu leisten, insbesondere hat der Schlepper eines gefährdeten Schiffes und nötigenfalls auch jeder andere anwesende Schlepper dieses nach Anweisung der Schleusenbedienung nach dem offenen Strom zu bringen.

14. Es ist verboten:

a) ohne ausdrückliche Genehmigung des Schleusenbeamten die Schleusen- und Wehranlagen zu betreten.

Auf den Schiffsführer oder seinen Stellvertreter findet diese Bestimmung insoweit keine Anwendung, wie das Betreten der Schleuse zur Erledigung seiner Geschäfte oder zur Ablesung der Schleusenpegel notwendig ist;

b) die Betriebsvorrichtungen der Schleusen und Wehre ohne Genehmigung des zuständigen Beamten eigenmächtig zu handhaben;

c) Schiffe anders als an den dazu bestimmten Einrichtungen (Haltepfählen, Bügeln und dergleichen) zu befestigen;

d) eisenbeschlagene Fahrbäume zum Abschoren und Fortbewegen der Schiffe in die befestigten Böschungen und das Mauerwerk der Schleusen und Schleusenkanäle einzusetzen;

e) Anker oder Taue in den Schleusen und Schleusenkanälen zu schleifen und Anker zu werfen;

f) in den Schleusen und Schleusenkanälen Asche, Schlacke, Holz, Abfälle und dergleichen abzuwerfen;

g) in den Schleusen zu lärmen.

8. Reihenfolge der Zulassung beim Durchfahren der Schiffsschleusen

§ 43

1. Schiffe, die dem Reiche oder einem Lande gehören oder von ihnen angenommen sind, haben vor allen übrigen Schiffen ein Vorrecht auf Einzelschleusung außer der Reihe.

Dieses Vorrecht gilt nicht für Fahrzeuge, die von Unternehmern zur Beförderung von Gütern für Staatsverwaltungen benutzt werden, es sei denn, daß deren rasche Beförderung im Allgemeinwohle durch die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde besonders angeordnet wird.

2. Die übrigen Schiffe werden in folgender Reihenfolge zur Einfahrt in die Schleusen zugelassen:

a) Personendampfer,

b) Güterdampfer ohne Anhang,

c) Schleppdampfer ohne Anhang,

d) alle übrigen Schiffe oder Schleppzüge nach der Reihenfolge des Eintreffens vor den Schleusen.

3. Auf eine Bergschleusung folgt in der Regel eine Talschleusung und umgekehrt. Jedes zum Durchfahren noch nicht vorbereitete Schiff wird dem nächsten dazu vorbereiteten nachgestellt. Einzeldampfschiffe mit Vorrang (Ziffer 2a, b, c) können nach besonderer Anweisung des Schleusenbeamten in der kleinen Kammer einzeln geschleust werden, jedoch nur unter der Voraus-

setzung, daß der Schleusenbetrieb im allgemeinen darunter nicht leidet. Fahrzeuge von weniger als 15 Tonnen Tragfähigkeit werden in der Regel nur zu mehreren oder zusammen mit einem größeren zugelassen.

9. Verhalten beim Durchfahren der Floßschleusen

§ 44

1. Die vor einem Wehr anlangenden Flöße haben sich in der Reihenfolge ihres Eintreffens vor dem Haltezeichen hintereinander festzulegen. Bei beseitigtem Stau gilt diese Vorschrift nur für die Wehrstellen bei Mainaschaff, Kesselstadt, Offenbach, Frankfurt und Kostheim.

Bei wachsendem Wasser und starker Strömung dürfen nicht geschleppte Flöße nur einzeln nach den Halteplätzen vor den Floßschleusen verbracht werden. Die Bemannung auf den einzelnen Flößen ist alsdann während der Anfahrt, und zwar bereits in einer Entfernung von 1000 Meter vor der Floßgasseneinfahrt, zu verdoppeln. Außerdem muß ein Flößer am Ufer vorausgeschickt werden, um das zum Anhalten von den Einzelflößen ausgeworfene Tau an die Mährpfähle festlegen zu können.

Die Flöße haben das Ufer anzuhalten.

Oberhalb der Wehre liegende Flöße müssen bis zur Weiterfahrt mit einer Wache besetzt sein.

2. Der Floßführer hat sich unter Vorzeigen des Anmeldezettels bei dem Schleusenbeamten zu melden; dieser bestimmt den Zeitpunkt des Durchschleusens.

3. Auf das von dem Beamten oder dem von ihm Beauftragten mittels einer roten Flagge auf der Floßrinnenbrücke gegebene Zeichen hat das erste Floß sofort einzufahren und auch jedes andere Floß sich auf das ihm gegebene weitere Flaggenzeichen ungesäumt in Bewegung zu setzen. Das Anlegen der Flöße unterhalb der Floßrinne ist erst unterhalb des angebrachten Zeichens gestattet.

4. Es ist verboten:

a) ohne ausdrückliche Genehmigung des Schleusenbeamten die Floßschleuse und das Wehr zu betreten.

Für den Floßführer oder seinen Stellvertreter gilt diese Bestimmung insoweit nicht, wie das Betreten der Anlagen zur Erledigung seiner Geschäfte notwendig ist;

b) beim Festhalten und Festlegen der Flöße an den Halteplätzen Anker auf dem Ufer auszusetzen und zu schleifen;

c) Schiffe an den Floßhalteplätzen vor Anker zu legen.

10. Verhalten beim Durchfahren der Schiffsdurchlässe

§ 45

1. Bei beseitigtem Stau ist durch die mit farbigen Körben oder Scheiben bezeichneten Schiffsdurchlässe die Durchfahrt allen Fahrzeugen gestattet, deren Einsenkung 0,30 Meter weniger als die jeweilige Wassertiefe auf dem Wehrrücken beträgt.

Beim Kostheimer Wehr wird die Freigabe des Schiffsdurchlasses außerdem durch Scheiben angezeigt, die unter der Fahrbahn der oberhalb gelegenen Eisenbahnbrücke angebracht sind.

2. Soll der Stau wegen Eisbildung beseitigt werden, so erhalten die in der zugehörigen Haltung liegenden Schiffe, Flöße usw. möglichst zeitig vorher Nachricht durch die zuständige Behörde.

3. In den Schiffsdurchlässen dürfen Schiffe nicht in gleicher oder entgegengesetzter Richtung aneinander vorbeifahren.

Die Annäherung der zu Tal gehenden Schiffe und Flöße wird bei Tag durch Aufziehen einer blauen Flagge oder durch Scheiben neben dem Wehr angezeigt. Das Fehlen eines Zeichens besagt, daß die Bergfahrt frei ist.

Bei beseitigtem Stau und offener Schiffahrt werden die den Schiffsdurchlaß begrenzenden beiden Pfeiler in der Nacht durch Laternen mit blauem Lichte bezeichnet, das zu Berg und zu Tal sichtbar ist.

4. Es ist verboten, auf der Strecke von 100 Meter oberhalb bis 50 Meter unterhalb der Wehre und auf dem Wehrrücken selbst Fahrbäume einzusetzen und Anker zu werfen, ferner Anker und Ankerketten über die Wehrrücken zu schleifen.

5. Bei beseitigtem Stau darf nur die als Schiffsdurchlaß kenntlich gemachte Öffnung durchfahren werden.

IV. Schlußbestimmungen

Anmeldezettel

§ 46

Für jedes Schiff oder Floß ist ein Anmeldezettel nach vorgeschriebenem Muster mit Tinte oder Tintenstift wahrheitsgetreu auszufüllen.

Der Anmeldezettel für die Schiffe ist beim Eintreffen an jeder Schleuse, für die Flöße beim Eintreffen an den Schleusen Mainaschaff, Kesselstadt, Offenbach, Frankfurt und Kostheim, den zuständigen Beamten vorzuzeigen und an der letzt durchfahrenden Schleuse abzugeben.

Vorzeigen der Schiffspapiere

§ 47

Den mit der Strom- und Schiffahrtspolizei betrauten Beamten müssen auf Verlangen von den Schiffsführern Schiffsattest, Eichschein und alle die Ladung betreffenden Papiere vorgelegt werden, auch haben die Führer und die Bemannung jede verlangte mündliche Auskunft über Schiff und Ladung oder Floß zu geben.

Befugnisse der Beamten und Behörden

§ 48

1. Alle mit der Strom- und Schiffahrtspolizei betrauten Beamten sind befugt, sich jederzeit Gewißheit darüber zu verschaffen, daß den Vorschriften dieser Polizeiordnung entsprochen wird. Haben sie Grund zu der Annahme, daß bei einem in Fahrt befindlichen Schiffe, Schleppzug oder Floß dies nicht der Fall sei,

so können sie dessen Beilegen an der nächsten hierzu geeigneten Stelle anordnen. Die Fahrt darf alsdann erst nach erfolgter Feststellung mit Zustimmung des Beamten fortgesetzt werden.

2. Die Schiffs- und Floßführer haben, abgesehen von den Bestimmungen dieser Polizeiordnung, allen Anweisungen der zuständigen Beamten oder Behörden nachzukommen, die diese in Ausübung ihres Dienstes zwecks Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit der Schiffahrt oder Flößerei geben.

Mitführung der Polizeiordnung

§ 49

Jeder Führer eines Schiffes oder Floßes (Floßzuges oder Floßschleppzuges) hat während der Ausübung seines Gewerbes einen Abdruck dieser Polizeiordnung mit sich zu führen und den mit der Strom- und Schiffahrtspolizei betrauten Beamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Strafbestimmungen

§ 50

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiordnung werden mit Geldstrafe bis zu 150 *RM*, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Einführungszeitpunkt

§ 51

Diese Polizeiordnung tritt am 1. Mai 1925 in Kraft.

Gleichzeitig treten für ihren Geltungsbereich die Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem Main unterhalb der Bürgel-Offenbacher Grenze vom 28. Januar 1899 nebst den Ergänzungs-Polizeiverordnungen vom 25. Mai 1902, 14. Januar 1908, 20. Juni 1917 und 13. Januar 1925, die Polizeiverordnung, betreffend das Lagern von Flößen im Main innerhalb des Gebiets der Stadt Frankfurt (Main) oberhalb der alten Brücke, vom 17. September 1901, die Polizeiverordnung, betreffend die Benutzung der beiden Schleusen zu Kostheim am Main, vom 11. November 1921 sowie die Schiffahrtspolizeiordnung für den nichtkanalisierten Main von der Regnitzmündung abwärts vom 28. November 1901, für Bayern vom 25. November 1901, sowie Ergänzung vom 19. Februar 1904 für die Strecke von der Aschaffenburger Straßenbrücke abwärts außer Kraft.

Berlin, den 3. April 1925.

Der Reichsverkehrsminister
Dr. Krohne

Verordnung, betreffend Ergänzung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Vom 9. März 1925.

Auf Grund des Artikel 91 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 (Reichsgesetzbl. S. 1383 ff.) verordnet die Reichsregierung nach Zustimmung des Reichsrats:

Der § 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichsgesetzbl. 1904 S. 387) erhält folgenden neuen Absatz (4):

(4) Wird durch außergewöhnliche Verhältnisse der Eisenbahnbetrieb stillgelegt oder erschwert, so kann der Reichsverkehrsminister vorübergehend auch in weiterem Umfang Abweichungen zulassen, soweit dies zur Aufrechterhaltung des Betriebs oder Verkehrs erforderlich ist.

Berlin, den 9. März 1925.

Der Reichskanzler
Dr. Luther

Der Reichsverkehrsminister
Dr. Krohne

Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre. Vom 28. März 1925.

Auf Grund des § 12 Abs. 2 des Scheckgesetzes vom 11. März 1908 (Reichsgesetzbl. S. 71) hat der Reichsrat beschlossen:

Die Abrechnungsstelle bei der Reichsbanknebenstelle in Wesermünde ist Abrechnungsstelle im Sinne des Scheckgesetzes.

Berlin, den 28. März 1925.

Der Reichswirtschaftsminister
Neuhaus

Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle. Vom 1. April 1925.

Auf Grund des § 11 des Staatsvertrags, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzbl. 1921 S. 962), sowie auf Grund der §§ 350 und 351 des Preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 (Gesetzsamml. S. 53) und des Artikel III der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 44) wird die Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle vom 29. Dezember 1922 (Reichsgesetzbl. 1923 II S. 2) wie folgt geändert:

Artikel I

Im § 2 Nr. 1 Abschnitt c wird die Zahl „1,75" durch die Zahl „1,85" ersetzt.

Artikel II

§ 3 wird wie folgt geändert:

1. Der Nr. 2 wird folgender Satz hinzugefügt:

   „Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde kann für bestimmte Liegestellen Ausnahmen zulassen."

2. Die Nr. 4 erhält folgende Fassung:

   Schleppzüge mit leeren Schiffen und einzelne Schlepper dürfen bis zu 6 Kilometer in der Stunde, Schiffe mit höchstens 1,75 Meter Tiefgang bis zu 5 Kilometer in der Stunde, Lastschiffe mit mehr

als 1,75 bis zu 2 Meter Tiefgang auf den Kanalhaltungen bis zu 4,5 Kilometer in der Stunde fahren. Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde kann für einzelne Strecken eine höhere Geschwindigkeit zulassen. Auf dem Rhein–Herne-Kanal ist für Schleppzüge allgemein eine Höchstgeschwindigkeit von 5 Kilometer in der Stunde zugelassen. Bei einer zugelassenen Fahrgeschwindigkeit von 6 Kilometer in der Stunde darf die Höchstgeschwindigkeit von 1,67 Meter in der Sekunde, bei einer zugelassenen Fahrgeschwindigkeit von 5 Kilometer in der Stunde darf die Höchstgeschwindigkeit von 1,40 Meter in der Sekunde, und bei einer zugelassenen Fahrgeschwindigkeit von 4,5 Kilometer in der Stunde darf die Höchstgeschwindigkeit von 1,25 Meter in der Sekunde auf keiner Strecke überschritten werden. Auf dem Dortmund–Ems-Kanal unterhalb Meppen mit Ausnahme der Schleusenkanäle ist bis zu 8 Kilometer Stundengeschwindigkeit zulässig.

3. Die Nr. 6 erhält folgende Fassung:

Schleppzüge dürfen nur so viel Anhang haben, daß sie bei regelmäßiger Maschinenleistung mit einer Mindestgeschwindigkeit von 4 Kilometer in der Stunde fahren können. Sie haben diese Geschwindigkeit beizubehalten, sofern nicht besondere Umstände entgegenstehen.

Artikel III

Im § 6 ist unter Nr. 2 hinter Abs. 3 einzuschalten der Absatz:

In der erforderlichen Entfernung vor und hinter den im § 21 Nr. 1 unter a bis e angegebenen Stellen muß außer dem Manne am Steuer noch ein Mann der Besatzung an Deck sein.

Artikel IV

1. In der Überschrift vor § 36 fallen die Worte: „auf den Dortmund-Ems-Kanal" fort.

2. Die Überschrift des § 37 erhält die Fassung:

„Vermeiden von Begegnungen auf dem Dortmund-Ems-Kanal und auf dem Ems–Weser-Kanal".

3. Im § 37 erhält die Nr. 2 folgende Fassung:

Geben die sich begegnenden Schleppzüge zur selben Zeit das Zeichen, so hat auf dem Dortmund–Ems-Kanal der kanalaufwärts, auf dem Ems–Weser-Kanal der in Richtung nach Bergeshövede fahrende Schleppzug beizulegen.

Artikel V

§ 63 erhält folgende Fassung:

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung werden, wenn nicht nach den Gesetzen höhere oder andere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafe bis zu 150 Reichsmark bestraft, an deren Stelle für den Fall des Unvermögens Haft tritt.

Artikel VI

Diese Polizeiverordnung tritt am 1. Mai 1925 in Kraft.

Berlin, den 1. April 1925.

Der Reichsverkehrsminister
Dr. Krohne

Bekanntmachung, betreffend die Ratifikation des Zusatzvertrags vom 12. Juli 1924 zu dem deutsch-österreichischen Wirtschaftsabkommen vom 1. September 1920. Vom 3. April 1925.

Der am 12. Juli 1924 unterzeichnete Zusatzvertrag zu dem deutsch-österreichischen Wirtschaftsabkommen vom 1. September 1920 nebst Protokoll und Notenwechsel vom 27. Dezember 1924 (Reichsgesetzbl. 1925 II S. 73) ist ratifiziert worden. Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 30. März 1925 in Wien stattgefunden.

Berlin, den 3. April 1925.

Der Reichsminister des Auswärtigen
In Vertretung
von Schubert

Das Reichsgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen — Teil I und Teil II —. Fortlaufender Bezug nur durch die Postanstalten. Der Bezugspreis beträgt für Teil I vierteljährlich 1,50 RM, für Teil II vierteljährlich 1,00 RM.

Jede (auch jede ältere) Nummer sowie jeder ältere Vierteljahrgang oder Jahrgang kann einzeln durch die Postanstalten oder unmittelbar vom Gesetzsammlungsamt, Berlin NW, Scharnhorststr. 4, bezogen werden. Der Preis wird nach Bogen berechnet.

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.